

**Pécsi Tudományegyetem
Közgazdaságtudományi Kar
Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola**

**A fiumei kikötő és a magyar kereskedelmi tengerészet
fejlődése (1868–1914)**

DOKTORI ÉRTEKEZÉS TÉZISEI

Készítette: Pelles Márton

Témavezető: Prof. Dr. Kaposi Zoltán D.Sc.

Pécs, 2021

Tartalom:

1. A témaválasztás és a kutatás jelentősége	1.
2. A téma nemzetközi és hazai szakirodalma, források és kutatási kérdések.....	2.
3. Az elvégzett vizsgálatok és eredmények	6.
4. A kutatási kérdésekre adott válaszok.....	13.
5. A téziszűzetben meghivatkozott irodalom	14.
6. Az értekezés témakörében megjelent publikációim és azok idézettsége.....	17.
7. Az értekezés témájában tartott előadásaim	21.

1. A témaválasztás és a kutatás jelentősége

Fiume és a magyar kereskedelmi tengerészet történetének kutatását 2011-ben első éves közgazdász hallgatóként kezdtem. Az ennek részeként megírt két OTDK dolgozat és első publikációim megmutatták, hogy Fiume és az egykori magyar hajózás gazdasági története feldolgozatlan. Nagy lehetőség mutatkozott ugyanakkor a témával való foglalkozásra, hiszen 2011-ben adta ki a Somogy Megyei Levéltár és a Rijekai Állami Levéltár Bősze Sándor és Goran Crnković vezetésével az egykori Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság (1868–1918) rendszerezett iratanyagának jegyzékét. Kutatásaim folyamatosak voltak, s ennek keretében mára jónéhány szakmai alkotásom látott napvilágot.

A kereskedelmi tengerészet és annak logisztikai kiszolgálására létrehozott kikötő minden korban elősegítette egy-egy térség, régió, ország gazdasági fejlődését. Különösen igaz volt ez a 19. századtól kezdve, amikor a rohamos léptékű technológiai fejlődés forradalmasította a közlekedést és ezáltal nem csak a nagyobb volumenű, gyorsabb és olykor a méretgazdaságosság miatt olcsóbb áruszállítás vált elérhetővé, de áttételesen ez indította be a globalizációt is. Doktori dolgozatom azt vizsgálom, hogy Magyarország – mely történelmi okoknál fogva a nyugati iparosodás eredményeit tömegesen csak későn tudta átvenni – hogyan tudta a technológiai fejlődést a saját prosperitására fordítani. Elemzésem szűkebb és tágabb regionális szinten kívánja bemutatni a magyar kereskedelmi tengerészet fejlesztésének folyamatát, ebbe beleértve az egyetlen magyar kikötő – Fiume – működését is.

Disszertációmban először bemutatom a kortárs szakirodalom alapján, mit tudunk a hajózást ért technológiai fejlődésről, hogy indult el a világban a modern kikötőfejlesztés, miként jöttek létre az első modern gőzhajózási vállalatok. Ezt követően Magyarország gazdasági fejlődését veszem górcső alá, részletezem a Fiumével való történelmi kapcsolatot, és bemutatom saját korábbi, és jelenleg is tartó kutatásaimra alapozva a kikötőváros és a magyar kereskedelmi tengerészet fejlődésének ívét. Dolgozatom zárásaként megvilágítom, hogy milyen új eredményekkel járultam hozzá a magyar tengerészetről és külkereskedelemről alkotott eddigi tudásunkhoz és kitekintést adok arról, milyen új kutatási irányokra követhetnek az utánam jövő kutatók.

2. A téma nemzetközi és hazai szakirodalma, források és kutatási kérdések

David M. Williams [2020] egy cikkében saját tudományos pályája kapcsán arra jutott, hogy a történettudományon belüli szub-diszciplínák kialakulása 1945-től vette kezdetét, amikor az analitikus számítási módszerek megjelentek a társadalomtudományokban. A maritime history 1971-ben vált önállóvá, amikor Robert Craig elindította az azonos nevű folyóiratot, melynek fókuszja a kereskedelmi tengerészet volt, kifejezetten kizárva a haditengerészetet és a tengeri régészetet. Mint látni fogjuk, noha ez a folyóirat a kiadó csődje miatt nem volt hosszú életű, a nemzetközi és főleg angol nyelvű szakirodalomban mégis beindította az alap kutatásokat, melyek széleskörű publikációs tevékenységben öltöttek testet. A második lépcsőfok így a tudományág számára az újabb, 1989-es, immár nemzetközi folyóirat alapítás volt az International Journal of Maritime History és a Research in Maritime History lapok révén.¹ Az ezen folyóiratok hasábjain azóta megjelent írások pedig már gazdaságtörténeti alaposággal bizonyították többek között azt is, hogy a globalizáció, mely egyre szorosabbá fűzi ismert világunk távol eső pontjait egymással, éppenhogy a kereskedelmi tengerészet révén tudott létrejönni.

Más megközelítéssel azt is mondhatjuk, hogy a nemzetközi szakirodalomban a nagy hajózási társaságokról szóló alaplások már az 1970-es évekig megszülettek [Davies–Marriner 1988] ugyanakkor, a szintetizáló jellegű, kereskedelmi tengerészetet összehasonlító módon vizsgáló munkák megírására csak ezt követően tettek kísérletet egyes szerzők [Davis 1978]. Azt is látnunk kell, hogy – nyilván a források hozzáférhetősége mentén – előbb az 1860–1940 közötti vonalhajózást űző nagyobb cégek történetei készültek el, miközben az 1760–1860-as évek szabadhajózását űző vállalatainak történetét negligálták a korai szerzők. Hasonló ellentmondást mutattak a kutatások a tengerészeti technológiai fejlődésének megítélésében is, melyben hiányzott például a kőolaj-tanker gőzösök története csakúgy, mint számos más korabeli kiemelt fontosságú hajótípus leírása [Davis 1978].

A kereskedelmi tengerészettörténet tehát az 1970-es évektől kezdett egy körülhatárolható tudományággá formálódni, mely számos alterületet foglal magába. Ezek közé tartoznak:

- a szintézisre törekvő munkák [pl. Davies 1978; Craig 1980; Greenhill 1980; Maber 1980],
- a nagyobb és kisebb hajózási vállalatokat leíró művek [pl. Harcourt 1982; Williams 1982; Metaxas 1971,

¹ Hangsúlyoznom kell ugyanakkor, Magyarország a kereskedelmi tengerészet kutatásában úttörő volt a maga korában. A Trianon előtti Magyarországon ugyanis a világon egyedülálló módon már létezett egy kifejezetten a tengerészettel foglalkozó folyóirat a Magyar Adria Egyesület gondozásában megjelenő A Tenger című lap.

- a különböző régiók (kikötők) fejlődését és a helyi vállalkozások történetének leírását a kereskedelmi tengerészetten keresztül megközelítő tanulmányok [pl. Palmer 2020]
- a technológiai fejlődést taglaló írások [pl. Palmer 1978; Panting–Sager 1982],
- a kikötői társadalmi folyamatokat bemutató publikációk [pl. Eames 1981]
- és egyéb a kereskedelmi tengerészethez érintőlegesen kapcsolódó forrásfeldolgozások [pl. Fisher–Sager 1980].

Napjaink fiatal gazdaságtörténésze Stig Tenold [2020] a Cobb-Douglas termelési függvény kapcsán értelmezi újra a maritime history fogalomrendszerét. A minden közgazdász számára ismert függvényben ($Y = AL^\beta \cdot K^\alpha$) „L” adja a munka mennyiségét, „K” a tőke mennyiségét (miközben $\alpha+\beta=1$) és „A” a technológia mennyiségét, míg „Y” a kibocsátás. Mint, ahogy Tenold írja, a maritime history-nak is ez a négy alapvető kérdése van, melyek mentén újabb tudományos ágakra bomlik a diszciplína: a gazdaság- és vállalkozástörténet, mely a hajózási cégeket, hajótulajdonosokat vizsgálja megfeleltethető a fenti termelési függvény tőke (K) komponensének; a társadalomtörténet, mely a tengerészeket vizsgálja, a munka (L) összetevő; a technológiai és tudományfejlődés történetírása, mely magát a hajót, hajózási technológiát veszi górcső alá a technológiai (A) komponens; és a politikai és világgazdasági történetírás, mely a piacot vizsgálja maga a kibocsátás (Y) összetevő. Egyetértve Tenold cezúrájával én is úgy gondolom, hogy közgazdászként, kereskedelmi tengerészetet kutatva a legnagyobb feladatom a hajótulajdonosok, vállalatok vizsgálata, de természetesen a másik három komponens eredményeit is fel kell vonultatni. Tenold nézeteit részben árnyalja ugyanakkor Palmer [2020], aki visszairányítja a figyelmet a maritime history egy másik fontos területére, a kikötők történetére. Ez a kérdés számomra is fontos, ugyanakkor én úgy tekintek a kikötők fejlődésére, mint szükséges feltételre, mely megalapozhatja egy tengeri kereskedelmet űző hajózási vállalkozás sikerét.

A szűkebb környezetünk hasonló tematikájú szakirodalmát vizsgálva azt láthatjuk, hogy Közép-Európában egyelőre még az alapmunkák megírásán van a hangsúly (ami például Nagy-Britanniában az 1970-es évekig zajlott le). Kétségtelen, hogy az eddigiekben már számos fontos munka született a fiumei kikötő és az osztrák-magyar kereskedelmi tengerészet történetének bemutatása kapcsán.

- Horváth József [1999] a fiumei kereskedelmi tengerészképzésről írt monográfiát,
- Milošević és Kesić [2001] a fiumei kikötőről adtak közre egy ismeretterjesztő munkát,
- Fried Ilona [2001] egy vaskos kötetben írt Fiume kultúrájáról és társadalmáról,
- Igor Žic [2007] a horvát források alapján írta meg Fiume rövid (sic!) történetét,

- Ákos György és Horváth József [2007] a magyar tengeri vitorlásokról és azok magyar tengerészeiről írtak,
- Zsigmond Gábor munkássága [Zsigmond 2009 Zsigmond 2011] az Osztrák Lloydról és a magyar kereskedelmi hajók háborús szerepvállalásairól szól,
- Hajdú Zoltán [2013] Fiume közjogi helyzetéről írt cikket,
- Majdán János [2013] a fiumei vasút kutatója,
- Makkai Béla [2013] a Fiuméhez kötődő 1870-es évekbeli politikai átrendeződéséről írt,
- Igor Stipanović [2016] az osztrák-magyar éra gőzhajóiról adott ki albumot,
- Irvin Lukežić [2017] munkája a Copaitich családdal foglalkozik,
- Sučević-Međeral [2017] az Ossoinack családról írt,
- Gregor Gatscher-Riedl [2017] kiadta az Osztrák Lloyd flottaalbumát,
- Balogh [2018] a fiumei-brazíliai kapcsolatokról értekezett,
- Callaway [2018] az állami két nagy hajózási vállalat, a Lloyd és az Adria szembenállását írta meg,
- Ordasi Ágnes munkássága [2018; szerk. 2019] Fiume politikai és közjogi történetének, átalakulásainak történetére fókuszál,
- Balázs Péter [2019] a magyar tengerészeti egészségügy kapcsán írt,
- Gregor Gatscher-Riedl második jelentős monográfiája [2019] az Austro-Americana társaság történetét dolgozta fel,
- Juhász Imre [2020] monográfiája jogtörténeti alpmű, mely Fiume történetét számos módon ütközteti a horvát forrásokkal,
- Erdősi Ferenc [2020] munkája pedig a mai napig tartó történelmi távlatban ítéli meg Fiume közlekedési jelentőségét.

Ezek az alpmunkák számos szempont alapján közelítették a fiumei folyamatokat, de a fiumei kikötő és a magyar kereskedelmi tengerészet történetével csak érintőlegesen foglalkoztak. A szűkebben vett maritime history témakörben négy mű született eddig, ebből három a dualizmus korában, egy pedig a második világháború idején:

- a Borovszky és Sziklay szerkesztőpáros által felügyelt monográfia 1896-ban,
- Gonda Béla és Kemény Ödön egymástól függetlenül 1906-ban adtak ki monográfiákat,
- a Bartos Dezső és Bornemissza Félix szerzőpáros pedig 1942-ben adta ki a Fiume szempontjából erősen elnagyolt munkáját a magyar kereskedelmi tengerészet történetéről.

Ami ezen munkák kapcsán hiányként felmerül, az az 1868–1914(–1921) közötti időszak szintetizálása, bevonva a kutatásba maguknak a kereskedelmi tengerészetet meghatározó

vállalatoknak és hivataloknak az iratanyagát is. A disszertációm mögötti alap kutatás során nagy volumenben vontam be primer, levéltári forrásokat. Az említett levéltári rendezés eredményeképpen 2011-től az egykori Fiumei Tengerészeti Hatóság, 2019-től a Fiumei Magyar Királyi Kormányzóság iratanyaga vált jól kutathatóvá. Jómagam 2016 február–március és június; 2017 október–november; 2019 október–november között összesen 7 hónapot kutattam a városban. Ezen időszak számomra a levéltár mellett a helyi könyvtár kutatását és személyes beszélgetéseket jelentett a város még meglévő magyarjaival és a helyi horvát kutatókkal, múzeumigazgatókkal.

A fiumei levéltárban összesen 16 748 darab fotót készítettem a levéltári iratokról. Ebből 10 079 darab a Tengerészeti Hatóság iratanyagában 192 darab külön dobozban helyezkedik el; 2 062 darab pedig a kormányzói iratok 93 dobozából származik. A maradék iratanyag kisebb témákat ölel fel, mint a révkapitányság, a kereskedelem és iparkamara, hajózási vállalatok és gyárak megőrződött iratait. A helyi egyetemi könyvtárban 1493 oldalnyi statisztikai és korabeli szakirodalmi forrást sikerült fellelnem. A fiumei kutatásaim meghatározó részét képezte a szabadhajózási napi szintű hajónaplószelvények összegyűjtése és digitalizálása. Valójában minden későbbi kereskedelmi adat-aggregálásom, és hálózatelemzésem ezekre épül.

Természetesen a hazai levéltárakban is kutattam, de az egyértelmű volt, hogy ezek az iratok nem elégségesek a magyar kereskedelmi tengerészet elemzéséhez, hiszen egyrészt – sokszor sokkal rosszabb állapotban – a fiumei iratok duplumai, másrészt a magyarországi második világháborús, valamint az 1956-os események a kereskedelemmel és Fiumével foglalkozó iratok nagy részét megsemmisítették, így a fiumei levéltár az igazi forrása az ilyen irányú kutatásoknak. Ennek ellenére a Magyar Nemzeti Levéltárban sikerült 910 darab dokumentumot, Budapest Főváros Levéltárában pedig 258 dokumentumot összegyűjtenem. Jelentős információra tettem még szert a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívumában (551 db dokumentum, térkép, fotó, képeslap, tervrajz, beszámoló, visszaemlékezés stb.).

Számos statisztikai forrást is felhasználtam doktori kutatásomban. Ezek nagyrésze az adott korban keletkezett statisztikai kimutatások saját kezű digitalizálása révén valósult meg, illetve főleg a helyi ipar viszonylatában a levéltári kézírásos, olasz nyelvű dokumentumaiból a hajózási szelvényekhez hasonlóan, egy több éves időszak alatt sikerült elemezhető adatbázist fölépítenem. További forrásként használtam a korabeli sajtóanyagokat, amelyek egy részét a fiumei könyvtári kutatásaim révén, másik részét a Hungaricana és Arcanum felületeket használva tudtam elolvasni.

Dolgozatom módszerei, a maritime history által használt eszközökre alapul, azaz levéltári források feldolgozása, a fellelt adatok elemzése és összehasonlítása statisztikai eszközökkel, ahol pedig lehetséges, ott igyekszem az adatokat ütköztetni egymással. Amiben mégis eltérek a szakirodalomban fellelhető módszerektől, az a hálózatelmélet eszköztárának használata.

Mivel kutatásom alapkutatás, így, hipotézisek helyett kutatási kérdéseket fogalmazok meg:

- Hogyan fejlődött Fiume a dualizmus idején, különös tekintettel a város iparára, kikötő-logisztikai infrastruktúrájára, pénzügyeire 1868–1914 között?
- Milyen módon és milyen formában jött létre a modern magyar kereskedelmi tengerhajózás 1868–1914 között?
- Mekkora szerepet játszott Fiume Magyarország külkereskedelmében a vámtarifa főcsoportjainak bontásában, és ez mennyiben köszönhető a saját flottának?
- Fiume legfontosabb behozatali és kiviteli áruinak szállításában mekkora szerepük volt a magyar kereskedelmi hajóknak?
- Voltak-e a magyar kereskedelmi tengerészetnek olyan multiplikátorhatásai, melyek nem következtek a vállalatok céljaiból, de jelentősen hozzájárultak az anyakikötőjük működéséhez?

3. Az elvégzett vizsgálatok és eredmények

Doktori értekezésemben először áttekintettem a 19. század technológiai fejlődését, és annak hatását a kereskedelemben használt hajók és kikötők fejlődésére. Szakirodalmi vizsgálattal elemeztem, hogy ez az időszak éles átrendeződést hozott mind a piaci keretrendszerben, mind a hajózási vállalatok vezetőinek mentalitásában. A gőzüzemű meghajtás kiszámíthatóvá tette a hajózást, mely addig a szél erejére volt bízva. Így az 1820–30-as évektől Nagy-Britannia központtal kibontakozott a menetrendszerinti hajózás, mely együttesen jelentett személyszállítást és áru fuvarozást. Ez pedig hamar terjedni kezdett és az 1840-es évekre már a világ számos pontján létezett a vonalhajózás, mely sokszor már ekkor állami szubvencióval működött. A technológiai fejlődés előrevetítette, hogy a vitorlásokat idővel a szabadhajózásban is ki fogják szorítani a gőzösök, igaz ez világviszonylatban csak az 1880–1890-es évtizedben következett be. A szállítás fejlődése áttételesen elősegítette az információáramlás gyorsulását is, mely révén a globalizáció a század második felében felgyorsult.

A Habsburg Birodalom kereskedelmi tengerészetében három meghatározó kikötő volt. Történeti időrendben a spanyol örökösödési háborút követően a németalföldi Ostende vált

meghatározóvá, melyről azonban a leányági örökösödés elismertetésével le kellett mondania VI. Károly császárnak. Ezt követően került előtérbe két hagyományosan osztrák kikötő, Trieszt és Fiume. A városok 1717-ben kaptak vámmentes szabadkikötői státuszt, mely megalapozta a települések gazdasági fejlődését. A császár mindkét kikötőhöz műutak építését is előirányozta, mely Fiume esetében csak az 1770-as évekre készült el, ugyanakkor az már ekkor látszott, hogy a városba a magyarországi áruk háromszor akkora értékben irányulnak, mint az osztrák területeről. Tehát Trieszt és Fiume között érvényesült egy sajátos piacmegosztás. Mária Terézia kereskedelempolitikája erre a gazdasági környezetre reagált, amikor 1776-ban Fiumét Magyarországnak adományozta.

A magyar-fiumei kapcsolatokat erősen befolyásolták a háborúk, így Napóleon terjeszkedése, majd pedig az 1848-as forradalom és szabadságharc. Ugyanakkor az 1868-as magyar-horvát kiegyezés lehetőséget teremtett arra, hogy Magyarország modern kikötővárossá fejlessze Fiumét (melynek hovatarozásáról nem tudott megállapodni a fiumei-horvát-magyar döntőbizottság). A fejlesztésnek több pillére is volt. Az elsődleges fontosságú fejlesztés a szárazföldi, gyors és nagyvolumenű áruszállítás lehetőségének megteremtését jelentette, azaz a fiumei vasút kiépítésének ügyét. 1873-ban át is adták a Budapest–Fiume közötti vasútvonalat, ugyanakkor ez még nem volt elégséges a Magyarországi áruk Fiuméba csatornázására, és onnan az import behozatalára, így az ezen Déli Vasúttársaság birtokában levő pálya mellett a MÁV is épített egy második fiumei vasutat, mely az 1880-as évek végére összekötötte a kikötőt az Alföld legfontosabb régióival, és így beemelte Fiumét a hazai régiók vérkeringésébe.

Hasonlóan fontos volt a megfelelő tengeri kijárat létrehozása is, azaz egy Fiume előtt elhelyezkedő modern kikötő kiépítése. A középkortól kezdve a 19. század közepéig ugyanis a Fiume melletti Fiumara folyótorkolata biztosított védett kikötési lehetőséget a partmenti vitorlások számára, míg a vitorlások a város előtt a tengeren horgonyozva kisebb dereglyékkel tartották a kapcsolatot a folyótorkolati kikötővel, vagy a partmenti üzemek mólóival. A gőzhajózás uralta nemzetközi kereskedelemben elengedhetetlen volt egy tűzálló, kőből épült modern kikötő kiépítése. Ennek terveit a Hajnal Antal vezette hazai mérnökgárda dolgozta ki, melyet Hilarion Pascal, a marseille-i kikötő főmérnöke lektorált. A kikötői építkezések több építési ciklusban zajlottak le, sokszor folyamat közbeni kisebb áttervezésekkel, ugyanis a kikötő áruforgalmának növekedése folyamatosan igényelt újabb és újabb kikötői szabad infrastruktúrát, újabb mólókat, újabb tárházakat. Az 1870–1906 között lezajlott építkezések számításaim szerint körülbelül 100 000 000 korona költséggel jártak, melyek ugyanakkor a korabeli helyi adók, kikötői illetékek és más állami bevételek folytán már 1886-tól megtérültek, és onnantól a kikötőre fordított állami kiadások jelentős profitot termeltek.

A város modern kikötőjének kiépülése révén nagy gazdasági előnyre tett szert, mely visszaköszönt a helyi pénzügyi élet fejlődésében is, amelyet helyi és országos nagybankok közreműködése teremtett meg, illetve a nagy gyárak városba települése is kiemelte Fiumét a környező települések közül. Értekezésem népszerűségét érintő elemzéséből kiderül, hogy a város foglalkoztatási szerkezete az ipar, a kereskedelem a közlekedés és a közszolgáltatások arányaiban (1900-ban) nagyon hasonlított a budapesti, kolozsvári, győri arányokra, tehát Fiume egy gazdaságilag fejlett magyar várossá vált, köszönhetően a szárazföldi és a tengeri közlekedési infrastruktúra fejlesztésének.

Számszerűsítve két takarékpénztár, hét helyi bank vagy országos bank helyi leányvállalata jött létre, melyek mellett bizonyos nagybankok fiókindezeteket is fenntartottak. A magas banki jelenlét nem csak a helyi kereskedelem finanszírozása kapcsán volt fontos – hiszen míg az árucseré lezajlott a hajók áruszállítása révén, addig a pénzügyi tranzakciót a bankok bonyolították le – hanem a helyi iparra is jelentős hatással volt. Több bank is kifejezetten a helyi ipar finanszírozására, vagy közvetlenül iparvállalat alapítására jött létre a városban. Így ki kell emelnünk a Fiumei Hitelbank szerepét, mely az 1880-as években megalapította a fiumei rizshántolót, kőolajfinomítót és csokoládégyárat; vagy a Magyar Leszámítoló- és Pénzváltó Bankot, mely fiumei fiókja révén részt vett a városban működő hadihajógyár finanszírozásában.

A rizshántoló, mely a város negyedik legnagyobb foglalkoztatója volt (1910-ben 361 munkással), a távol-keleti kikötőkből importált főleg magyar hajók révén hántolatlan rizst, melyből hántolt rizst, rizskeményítőt, púdert, fényvasalót és más az adott korban használatos terméket állított elő.

A kőolajfinomító megalapításában közrejátszott, hogy az 1870-es évtizedben nagymennyiségű kőolaj áramlott Európába az Egyesült Államok irányából. Az olcsó nyersanyaghoz pedig ekkor tárták fel a Kaukázus és Fekete-tenger térségeinek olajmezőit. A fiumei kikötő mind a Gibraltári-szoros, mind a batumi kikötőhöz körülbelül azonos távolságra helyezkedett el, így alkalmas telephely volt a Rotschild és Nobel családok részére, hogy saját bankházaik (így a Magyar Általános Hitelbank) érdekkörén belül Fiumében építsék meg a finomítót. Az gyár, mely a város ötödik legnagyobb foglalkoztatója volt (1910-ben 218 munkással) nagy nyereséggel dolgozott, a kezdeti években 80%-os a későbbi évtizedekben is 20–40%-os osztalékot fizettek részvényenként.

Fiume további fontos nagyvállalata volt az Ganz-Danubius hajógyár, mely 600 fő körüli foglalkoztatásával, képes volt legyártani több modern cirkálót és a közös haditengerészet egyetlen magyar építésű dreadnoughtját is az SMS Szent Istvánt. Említésre méltó még az üzem

együttműködése a szomszédos Torpedógyárral, melynek keretében készült el több modern torpedó-tengeralattjáró a haditengerészet részére.

A fiumei torpedógyár ugyanakkor unikális a tekintetben, hogy nem hazai nagybank, vagy egy tőkés csoport hívta életre, hanem egy kifejezetten helyi találmány-sorozat adta az alapját. Robert Whitehead brit mérnök az 1850-es években telepedett le Fiumében, hogy gőzgépeket gyártson és itt találkozott Giovanni Luppis fregattkapitánnyal, aki megoldást keresett a lassan fél évszázados rejtélyre, az önműködő torpedó megalkotására. Luppis szerkezete nem volt életképes, de Whiteheadnek sikerült az alapötletet felhasználva megalkotni a mai fogalmaink szerinti torpedót, mely lenyűgözte az osztrák, és később a brit admiralitást is. Az érdeklődő államok részére eladott licenszekből Whitehead gyárat alapított Fiumében, ahol folyamatos innovációkkal biztosította az őt lemásoló versenytársakkal is szemben az előnyét, és így a fiumei torpedó a szó minden értelmében meghódította a világot.

Fiume legnagyobb foglalkoztatója fiumei dohánygyár volt (1910-ben 1600 munkás), mely a legnagyobb hazai dohánygyárként, ősi helyi hagyományokra alapozva a legkülönbözőbb termékpalettával volt jelen a piacon.

Doktori értekezésem Magyarország vámtarifaosztályok szerinti külkereskedelmének elemzésével folytatódik, mely megmutatja, hogy voltak olyan termékcsoportok melyek esetében a fiumei kikötő erősen felülreprezentált szereppel bírt. A statisztikai kimutatások Magyarország külkereskedelmét alapvetően kétféleképpen értelmezik: Magyarország Monarchián belüli, és azon kívüli külkereskedelmével foglalkoznak. Én minden esetben az adatok változatos rendelkezésre állása miatt, az összehasonlíthatósági szempontok figyelembe vételével ezeket együtt kezeltem, azaz Magyarország külkereskedelme alatt értek minden a magyar belső és külső vámhatárokat átlépő tranzakciót. Ezen áruforgalomban a szállítás módjait tekintve a vasúti szállításé volt a főszerep, mely mellett elenyésző volt a folyami, közúti és tengeri szállítás. Utóbbi átlagosan 10–12%-át tette ki a külkereskedelmi forgalomnak. Annak érdekében, hogy az elemzésem stabilabban összehasonlítható legyen, mindig az adott árucsoportok mennyiségi változásaival számoltam. Ennek eredményeként jutottam arra a megállapításra, hogy az imént közölt százalékos értéket erősen árnyalja, ha tétélesen a magyar külkereskedelem 50 vámtarifaosztályát egyesével vizsgálom meg. Erre az 1896–1913 közötti időtávon nyílt lehetőség.

Így arra jutottam, hogy importoldalán Magyarország teljes behozatalában a déli gyümölcsök 34%-a, a dohány 45%-a, a konyhasó 51%-a Fiumén keresztül jött be az országba, míg exportoldalán Fiumén keresztül ment ki az ország cukorkivitelének 68%-a, de a gyarmatáru (20%), a mézga (30%), a papír (20%) és a gyertya (43%) is jelentős mértéket öltöttek.

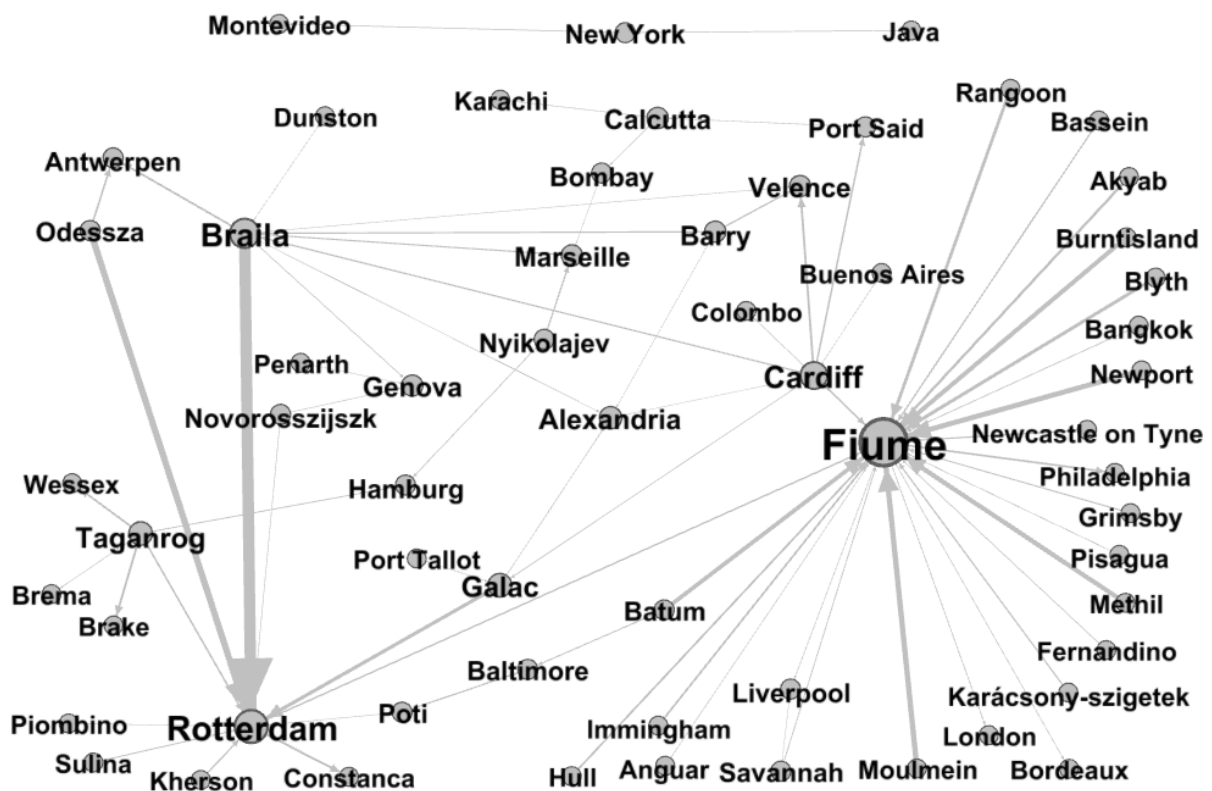
A magyar kereskedelmi tengerészet megalakulásának és működésének történetét az összes magyar vállalat esetében, a fellelt és rendelkezésre álló források bevonásával elemeztem. Ebből kiderült, hogy ahogy az Egyesült Királyságban az 1830-as években, úgy Magyarországon is az 1870-es években előbb az államilag szubvencionált hajózási vállalatok tudtak vonalhajózási modellben az áruszállításban részt venni, és ahogy a nyugati világban az 1850-es évektől szaporodott fel a szabadhajózási vállalatok száma, úgy Magyarországon is két évtizeddel később az 1890-es években jelentek meg a piaci alapú vállalatok. Igaz, a magyar modellben ezek is néminemű állami támogatással kezdték meg és tartották fenn működésüket, hiszen a századforduló piaci környezetében így tudtak versenyben maradni.

A hazai hajózási vállalatok áru fuvarozása kapcsán kiszámoltam, hogy a társaságok és hajók 1870–1914 között összesen 366 645 784 q árut szállítottak. Az alábbi táblázatban összegeztem, hogy ezen áru forgalmon belül egyes vállalatok vagy hajók mennyi árut szállítottak összesen, és ez utóbbi az imént közölt összegnek mekkora arányát jelentette:

Adatok rendelkezésre állása	Vállalat vagy hajó	Összes áru forgalom	A flotta arányában
1882–1913	Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt.	192 693 958 q	52,6%
1893–1913	Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. + Schwarz vállalat	35 001 533 q	9,5%
1899–1913	Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.	32 622 380 q	8,9%
1889–1913	Osztrák-Magyar Lloyd + Osztrák Lloyd	27 739 203 q	7,6%
1907–1913	Atlantica Tengerhajózási Rt.	26 910 380 q	7,3%;
1893–1913	Oriente Magyar Tengerhajózási Rt.	22 041 146 q	6%
1900–1913	Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt.	16 270 650 q	4,4%
1895–1912	Copaitich és Társai	4 273 335 q	1,2%
1901–1913	SS Indeficenter	3 101 755 q	0,8%
1903–1913	SS Kostrena	2 523 348 q	0,7%
1904–1913	Cunard Magyar-Amerikai Vonal	2 146 990 q	0,6%
1896–1908	SS Etelka	1 321 106 q	0,4%.

Az 1891-es Lloyddal történt szerződésbontást éles hatással volt a magyar hajózás hálózatára, ugyanis, az nagyon hirtelen lett Fiume centrumú, elveszítve a Lloyd földközi-tengeri járatait. Ezt a magyar állam az 1901-es évre javította a Magyar Keleti Rt. megalapításával, mely révén a kikötők közötti hálózat még mindig Fiume centrumú volt, ám jelentős átjárás nyílt a Földközi-tenger csomópontjai irányába. A végső 1914. évi állami szerződések pedig egy nagyon jól átgondolt, kiérlelt hajózási kapcsolatrendszeret vetítettek előre, mely azonban a világháború miatt már nem tudott érdemben kibontakozni.

A szabadhajózási vállalatok 1893–1914 közötti hálózatait azt mutatták meg, hogy míg a piaci alapú magyar hajók is előnyben részesítették – a további állami fuvardíjtámogatások elnyerésére – Fiumét, addig a nemzetközi tér meghatározó kikötői is felül voltak reprezentálva útjaik során, így a magyar hajók jelentős áruforgalmat bonyolítottak le például Rotterdam, Braila, Cardiff irányában is.



A fiumei kikötő legfontosabb behozatali és kiviteli áruinak kapcsán is megvizsgáltam a magyar hajók teljesítményét és arra jutottam, hogy voltak olyan termékek, melyek szállítása teljesen a magyar kereskedelmi flottától függött. Így a magyar hajók hozták be 1903–1914 között a fiumei kikötő forgalmán belül a kávé 55,65%-át, a narancs és citrom 85,72%-át, a nyers dohány 6,53%-át, a kukorica 5,08%-át, a hántolatlan rizs 30,04%-át, az olajos magvak 5,65%-át, a pálma és kókuszolaj 50,19%-át, a bor 56,05%-át, a kőszén 48,31%-át, a nyers pamut 3,96%-át, a nyers juta 0,9%-át és a nyers fémek 4,26%-át. Kivitelben, a magyar hajók exportálták a nyers

cukor 25,65%-át, a homok és kristálycukor 18,33%-át, a finomított cukor 30,78%-át, a nyers dohány 82,2%-át, a búza 63,1%-át, az árpa 87,19%-át, a kukorica 82,2%-át, a bab 68,1%-át a hántolt rizs 45,62%-át, a liszt 84,53%-át, a donga 47,33%-át és a fűrészelt faáruk 43,65%-át.

Értekezésem végén két olyan multiplikátorhatását is megvizsgáltam a kereskedelmi tengerészetnek, melyben fontos szerepet játszottak a magyar hajók és vállalatok, noha a megalakulásukkor ezen tevékenységek nem szerepeltek céljaik között. Így a turizmus kapcsán kimutattam, hogy a Magyar-Horvát Rt. bizonyos években több, mint másfél millió turistát szállított az Adriai-tengeren, illetve az Adria Rt. luxusutakat hozott létre a Fiume–Észak-Afrika–Kanári-szigetek útvonalon, melyen mozifilmeket vetítettek és tokaji borokat szolgáltak fel. A másik ilyen tovaryűző hatása a kivándorlásra volt a magyar flottának azon belül az Adria Rt-nek, ugyanis ezen társaságon keresztül nyert jogot a Cunard vállalat a Fiume–New York közötti emigránsok szállítására.

4. A kutatási kérdésekre adott válaszok

Az első kutatási kérdésemre válaszul Fiume 1868–1914 közötti gazdasági fejlődése kapcsán megállapítottam, hogy a magyar állam sikeresen vitte véghez a szárazföldi és tengeri közlekedési infrastruktúra fejlesztését. A fiumei vasút 1873-as átadása, majd annak nemzeti kézbe vétele megteremtette a lehetőséget a nagy volumenű áruszállításra. A fiumei kikötő nyugati mintára történt, gőzhajók befogadására alkalmas modernizálása és kiépítése pedig lehetőséget teremtett arra, hogy mind a külföldi mind a hazai hajók kiszolgálhassák áruikkal a város, és a Fiume mögötti magyar hátország szükségleteit, és többleteit elszállíthassák. Disszertációmiban nagy hangsúlyt fektettem arra is, hogy a városban létrejött helyi, vagy ott megalakult országos pénzüzetek fiókjainak történet bemutassam, különös tekintettel ezek lokális vállalkozásgeneráló hatásaira. Így kiderült, hogy a kor leginnovatívabb iparágaiban, mint például a kőolajipar, pont ezen hazai nagybankok tőkéje révén sikerült vállalatokkal kiaknázni az ezen technológiákban rejlő lehetőségeket.

A második kutatási kérdésem kapcsán bemutattam a magyar kereskedelmi tengerészet történetét, azt, hogy az államilag szubvencionált hajózásban a kezdeti Osztrák-Magyar Lloydal kötött megállapodásból hogyan nőtte ki magát egy kisparthajózási és egy nagyparthajózási vállalat, a Magyar-Horvát Rt. és a Magyar Keleti Rt. Feltártam továbbá azt is, hogy nemzetközi és magyarországi érdekek találkozása mentén, hogyan alakult meg az Adria Rt. és hogyan vált a legmeghatározóbb magyar tengeri szállítványozási cégévé. A

szabadhajózási vállalatok kapcsán közreadtam, mely vállalatok, milyen célból, hogyan működtek az 1893-as hajózást támogató törvényeknek megfelelően, és ezen társaságok áruforgalmát összegeztem a napi szintű levéltári hajónaplóadatokból.

Kutatásom harmadik kérdése kapcsán kiszámoltam, hogy mekkora szerepe volt Fiume kikötőjének Magyarország árucsoportok szerinti külkereskedelmében. Ez az elemzés tette lehetővé, hogy lássuk, a vámtarifa főcsoportjai kapcsán Fiume a magyarországi kivitel és behozatal kapcsán mely áruk kapcsán volt jelentős szállítási csomópont.

Ezt az elemzést bontottam tovább összhangban a negyedik kutatási kérdéssel, hogy megmutassam, az áruk és a hajózási vállalatok kapcsán Fiume szerepét. Kitént, hogy bizonyos termékeket, melyek jelentős hányadát tették ki Magyarország külkereskedelmében, magasan felül voltak reprezentálva a magyar hajózási vállalatok és azok flottája, illetve voltak olyan áruk is, melyeknek egyes években a magyar hajók szállították az egészét. Elemzésem újszerűsége folytán ezen elemzést, nem csak leíró statisztikai eszközökkel, de a hálózatrajzolás segítségével is feltártam, hogy ne csak azt lássuk Fiumét mely kikötőkkel kötötte össze a magyar hajózás, hanem azt is láthassuk, hogy a magyar hajók mely más fontosabb világkikötőket kötöttek össze rendszeres állami vagy piaci szabadhajózási fuvarjaikkal.

Ötödik kutatási kérdésem kapcsán rávilágítottam, hogy voltak a magyar hajózásnak olyan multiplikátorhatásai, melyek nem következtek a hajózási vállalatok céljaiból, mégis hozzájárultak Fiume és Magyarország működéséhez, fejlődéséhez. Így bemutattam a Fiume kapcsán létrejött turizmus és a városon átáramló kivándorlás főbb jellemzőit.

Összességében úgy gondolom, hogy a doktori disszertációmban sikerült bemutatnom a magyar kereskedelmi tengerészet, és ehhez kapcsolódóan Fiume gazdasági történetét. Bízom benne, hogy az értekezésben bemutatott eredmények még számos kutatást fognak inspirálni, és hozzásegítenek minket a magyar hajózás történetének mélyebb megismeréséhez, az abban található tapasztalatok napjainkban történő hasznosításához.

5. A tézisfüzetben meghivatkozott irodalom

- Ákos György – Horváth József [2007]: Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt. Budapest. HA-JÓS Bt.
- Balázs Péter [2019]: A tengerészeti egészségügy kezdetei a Magyar Királyságban: Szabályzatok a XVIII. században. Budapest, Magyar Tudománytörténeti és Egészségtudományi Intézet.
- Balogh Ádám Tibor [2018]: Az Osztrák-Magyar Monarchia egyik hadihajójának brazíliai kiküldetése: Öfelsége ZRÍNYI korvetje Rio de Janeiro partjainál 1893–1894-ben. A HADTÖRTÉNETI MÚZEUM ÉRTESÍTŐJE 17. 79–100.
- Bartos Dezső – Bornemissza Félix [1942]: Magyarország és a tengerhajózás. Budapest. A Kikötő – Tengerhajózás kiadása.
- BFL: Budapest Főváros Levéltára.
- Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.] [1896]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása.
- Bősze Sándor – Crnković, Goran [2011]: A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai 1870–1918. Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918. Kaposvár–Rijeka. Somogy Megyei Levéltár.
- Callaway, James [2018]: The Battle over Information and Transportation: Extra-European Conflicts between the Hungarian State and the Austro-Hungarian Foreign Ministry. *Hungarian Historical Review: New Series of Acta Historica Academiae Scientiarum Hungaricae* 7: 274–302.
- Craig, Robert [1980]: *Steam Tramps and Cargo Liners, 1850–1950*. London, HMSO.
- DAR: Državni Arhiv u Rijeci – Fiumei Állami Levéltár.
- Davis, Ralph [1978]: Maritime history: its progress and problems. In: Marriner, Sheila: *Business and businessmen: studies in business, economic, and accounting history*. Liverpool, University Press.
- Davies, P. N. [1978]: The development of the liner trades during the eighteenth and early twentieth centuries. In: Matthews, K –Panting, G. [eds.]: *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*. Newfoundland, Memorial University of Newfoundland.
- Davies, P. N. – Marriner, Sheila [1988]: Recent Publications and Developments in the Study of Maritime Economic History: A Review Article. *The Journal of Transport History*, 9, [1]. 93–108.
- Eames, A. [1981]: *Ships and Seamen of Anglesey 1558–1918*. Studies in Maritime and Local History. London, National Maritime Museum.
- Fischer, L. R. – Sager, E. W. [1980]: An approach to the quantitative analysis of British shipping records. *Business History*, 22[2], 135–151.
- Fried Ilona [2001]: *Emlékek városa Fiume*. Budapest. Ponte alapítvány.
- Gatscher-Riedl, Gregor [2017]: *Alt-Österreich auf hoher see. Das flottenalbum des Österreichischen Lloyd*. Berndorf, KRAL-Verlag GmbH.
- Gatscher-Riedl, Gregor [2019]: *Rot-weiss-rot über den Atlantik – Die geschichte der Austro-Americana*. Berndorf, KRAL-Verlag GmbH.
- Gonda Béla [1906]: *A tengerészet és a fiumei kikötő*. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája.

- Greenhill, B. [1980]: *The Life and Death of the Merchant Sailing Ship 1815–1965*. London, HMSO.
- Hajdú Zoltán [2013]: Fiume 1868-1918. Erisz almája, avagy lebegő gyöngyszerm Szent István koronáján? In: *Közép-Európai Közlemények* 2013/3.
- Harcourt, F. [1982]: *The P and O Company: flagships of imperialism*. In Palmer S – Williams G. [eds]: *Chartered and Uncharted Waters*. London, National Maritime Museum and Queen Mary College.
- Horváth József [1999]: *A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története*. Budapest. HA-JÓŠ Bt.
- Juhász Imre [2020]: *Fiume – Egy közép-európai város és kikötő a hatalmi érdekek metszéspontjában*. Budapest, Heraldika Kiadó.
- Kemény Ödön [1906]: *A tengeri kereskedelem*. Fiume, Mohovich.
- Lukežić, Irvin [2017]: Sigismund pl. Kopajtić Bakarski – pomorski privrednik, domoljub i vizionar. Prilog poznavanju privredne elite sjeverozapadne Hrvatske. *Bakarski Zbornik* 16. Bakar. Zambelli Rijeka.
- Maber, J. [1980]: *Channel Packets and Ocean Liners, 1850–1970*. London, HMSO.
- Majdán János [2013]: A fiumei vasút kiépülése és annak város alatti szakasza. In: Gulyás László [szerk.]: *Közép-Európai Közlemények – Történészek regionalisták és geográfusok folyóirata*. No. 22. 2013. 3. szám. Szeged. Innovariant Kft. 39–47.
- Makkai Béla [2013]: Horvátország és Fiume a dualista korszak magyar nemzetpolitikai törekvéseiben. In: *Közép-Európai Közlemények* 2013/3.
- Metaxas, B. N. [1971]: *The Economics of Tramp Shipping*. London, Athlone Press.
- Milošević, Miodrag – Kesić, Blanak [2001]: Važnost luke u političkoj povijesti grada Rijeke 1786–1924. In: Ervin Dubrović [eds.]: *Riječka luka, povijest, izgradnja, promet*. Rijeka, Muzej Grada Rijeke.
- MMKM: *A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Arhívuma*.
- MNL. OL.: *Magyar Nemzeti Levéltár. Országos Levéltár*.
- Ordasi Ágnes [2018]: *Modellváltások a fiumei kormányzóság feladat- és hatásköreinek meghatározásában – Centralizációs stratégiák Fiumében*. Magyar Nemzeti Levéltár Somogy Megyei Levéltára.
- Ordasi Ágnes [szerk.] [2019]: *Egan Lajos naplója – Impériumváltások Fiumében a kormányzóhelyettes szemével [1918–1920]*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont.
- Palmer, Sarah [1978]: Experience, experiment and economics: factors in the construction of early merchant steamships. In Matthew, K. – Panting, G. [eds.]: *Ships and Shipbuilding*. Newfoundland, St Johns, Memorial University of Newfoundland.
- Palmer, Sarah [2020]: History of the ports. *International Journal of Maritime History*, vol 32, No. 2. 426–433.
- Panting, G. – Sager, E. W. [1975]: Labour and productivity in Canadian shipping 1863–1900. In: Palmer Sarah – Williams, G. [eds.]: *Chartered and Uncharted Waters*. London, National Maritime Museum and Queen Mary College.
- Stipanović, Igor [2016]: *Parobrodarstvo Rijeke u vrijeme Austro-Ugarsk Monarhije*. Katedra čakavskog sabora Kostrena.
- Sučević-Međeral, Krešimir [2017]: *Businessman – The Case of Ossoinack Family and Fiume*. *Collegium Antropologicum*. 41/4. <http://collantr.lin30.host25.com/antropo/article/view/1618>
- Tenold, Stig [2020]: Constantly crossing border: the international nature of maritime history. *International Journal of Maritime History*, vol 32, No. 2. 403–413.

- Tóth Gergely – Zsigmond Gábor [2011]: Két magyar gőzös elkobzása az orosz–japán háború idején. *Aetas*, 26. évf. 1. sz. 78–93.
- Williams, David M. [1982]: State regulation of merchant shipping, 1839–1914: the bulk carrying trade. In: Palmer, Sarah – Williams G. [eds]: *Chartered and Uncharted Waters*. London, National Maritime Museum and Queen Mary College.
- Williams, David M. [2020]: Maritime history: contexts and perspectives. *International Journal of Maritime History*, vol 32, No. 2. 370–375.
- Žic, Igor [2007]: *Breve storia della città di Fiume*. Rijeka, Adamić.
- Zsigmond Gábor [2009]: Az osztrák-magyar Lloyd története. *Aetas. Történettudományi folyóirat*. 24. évf. 1. sz. 126–143. pp.
- Zsigmond Gábor [2011]: *A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban*. Doktori [PhD] értekezés, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Bp.

6. Az értekezés témakörében megjelent publikációim és azok idézettsége

- Pelles Márton [2015a]: Az államilag támogatott tengeri gőzhajózási vállalatok szerepe a fiumei kikötő forgalmában [1867–1913]. XXXII. OTDK, Közgazdaságtudományi Szekció. Budapest, BGF.
- Pelles Márton [2015b]: A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között. IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs, PTE Doktorandusz Önkormányzat. 405–414.
- Pelles Márton [2016a]: Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd társaság tengeri kereskedelme Fiumében [1871–1913]. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 18. Fiume rovat 153–163.
- Pelles Márton [2016b]: Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában [1874–1914]. In: Közgazdasági Szemle, LXIII. évf. 188–208.
- Pelles Márton [2016c]: A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt forgalma Fiumében 1893–1913 között. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 17. Fiume rovat 5–16.
- Pelles Márton [2016d]: A magyar-horvát parthajózási vállalatok kereskedelme [1884–1914]. Tavasz Szél 2016 Tanulmánykötet. II. Budapest, Doktoranduszok Országos Szövetsége. 465–484.
- Pelles Márton [2016e]: Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. története [1893–1913]. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 20. 217–224.
- Pelles Márton [2016f]: Iparosítás egy kikötővárosban – Fiume fejlesztése [1870–1914]. V. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs, PTE Doktorandusz Önkormányzat. 392–408.
- Pelles Márton [2017a]: Fiumei iparfejlesztésének története – különös tekintettel Ossoinack Lajos munkásságára [1868–1913]. XXXIII. OTDK, Közgazdaságtudományi Szekció. Győr, SZE.
- Pelles Márton [2017b]: Borkereskedőből hajótulajdonos – Giovanni Riboli fiumei kereskedelmi vállalatának története 1895–1915 között. VI. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs. PTE Doktorandusz Önkormányzat. 417–426.
- Pelles Márton [2017c]: A fiumei Kőolajfinomítógyár Rt. és a Photogen Forgalmi Rt. története [1882–1920]. Tavasz Szél Konferenciakötet. Budapest, Doktoranduszok Országos Szövetsége. 396–403.
- Pelles Márton [2017d]: A fiumei autonómiatörekvések gazdasági vetülete a múlt századelőn – az Indeficienter Gőzös hajó- és áruforgalma 1901–1914 között. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 21. 47–54.
- Pelles Márton [2018a]: A Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. története és tengeri áruforgalma 1900–1914 között. Közép-Európai Közlemények. 11/1. 154–162.
- Pelles Márton [2018b]: La storia delle società industriali di Luigi Ossoinack [1875–1913]. FIUME – Rivista di Studi Adriatici. 37. 6–12. [Gennaio-Giugno]. Roma, Società di Studi Fiumani. 59–72.
- Pelles Márton [2018c]: Zastave austrougarskih državno subvencioniranih brodarskih kompanija duge plovidbe u Rijeci. Flags of Austro-Hungarian State-Subsidized Ocean-Going Shipping Companies in Rijeka. Grb i zastava – Glasnik Hrvatskog Grboslovnog i zastavoslovnog društva. Bulletin of the Croatian Heraldic and Vexillologic Association 24. 14–15.
- Pelles Márton [2018d]: A fiumei kikötő szerepe Magyarország agrárkülkereskedelmében [1896–1914]. Agrártörténeti Szemle 59. 1–4. 119–130.

- Pelles Márton [2018e]: Kapu a világtengerre: ilyen volt a régi Fiume I. Mandiner.hu. https://mandiner.hu/cikk/20180930_pelles_marton_fiume
- Pelles Márton [2018f]: Virágzás és bomlás: Fiume az I. világháborúban és utána II. Mandiner.hu. https://mandiner.hu/cikk/20181013_pelles_marton_fiume_haboru
- Pelles Márton [2019a]: Zastave brodarskih drustava Sigismunda Kopajtica [1884. – 1918.]. Flags of Sigismondo Copaitich's Shipping Companies [1884–1918]. Grb i zastava – Glasnik Hrvatskog Grboslovnog i zastavoslovnog društva. Bulletin of the Croatian Heraldic and Vexillologic Association 25. 21–22.
- Pelles Márton [2019b]: Dr. Tauffer Emil [1905] és Roediger Ernő [1907] jelentései a Fiume-New York közötti kivándorlásról. Aetas Történettudományi folyóirat. 34. évf. 2. szám. 107–119.
- Pelles Márton [2019c]: Az olaszok: a fiumei kérdés 1914-től 1918 szeptemberéig. In: Gulyás László [szerk.]: A trianoni békediktátum története hét kötetben: I. kötet Trianon nagy háború alatti előzményei, az Osztrák-Magyar Monarchia bukása 1914–1918. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására. 386–389.
- Pelles Márton [2019d]: Fiume 1918 októberében. In: Gulyás László [szerk.]: A trianoni békediktátum története hét kötetben: I. kötet Trianon nagy háború alatti előzményei, az Osztrák-Magyar Monarchia bukása 1914–1918. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására. 545–546.
- Pelles Márton [2019e]: Eugen Polnay od Tizzasulyja i Brodarsko dionicko drustvo Atlantica [1907. – 1918.]. Jenő Polnay of Tizzasuly and the Atlantica Sea Navigation Company [1907–1918]. Grb i zastava – Glasnik Hrvatskog Grboslovnog i zastavoslovnog društva. Bulletin of the Croatian Heraldic and Vexillologic Association 26. 20–21.
- Pelles Márton [2019f]: A Cunard Steamship Company szerepe a fiumei kivándorlásban [1902–1914]. Közép-Európai Közlemények 12, 2. 73–82.
- Pelles Márton [2019g]: Az Atlantica Tengerhajózási Rt. története [1907–1918]. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. XI. 1. 35–48.
- Pelles Márton [2019h]: Így élnek a magyarok a mai Fiumében [2019]. Mandiner.hu. https://mandiner.hu/cikk/20181231_igy_elnek_a_magyarok_a_mai_fiumeben
- Pelles Márton [2019i]: A Fiumei Hitelbank RT. története és vállalkozásgeneráló szerepe 1887–1907 között. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 26. 2. 5–15.
- Pelles Márton [2020a]: O parobrodu Indeficenter i njegovim zastavama između 1901. i 1918. – The History of the Steamship Indeficenter and Its Flag Changes 1901–1918. Grb i zastava – Glasnik Hrvatskog Grboslovnog i zastavoslovnog društva. Bulletin of the Croatian Heraldic and Vexillologic Association 27. 24–25.
- Pelles Márton [2020b]: Fiume turizmusának fejlődése. Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok. 5. évf. 2. szám. 69–77.
- Pelles Márton [2020c]: La storia e il ruolo nel trasporto merci di Fiume della Adria Regia Ungarica Società anonima di Navigazione Marittima [1874–1914]. FIUME – Rivista di Studi Adriatici. 42. 8–10. [Luglio-Ottobre]. Roma, Società di Studi Fiumani. 43–58.
- Pelles Márton [2020d]: Fiume turizmusának fejlődése (1868–1914). In: Csapó János – Csóka László [szerk.]: III. Nemzetközi Turizmusmarketing Konferenciakötet. Pécs, PTE KTK. 134–142.
- Pelles Márton [2020e]: Az innovatív haditechnológiára alapozott meggazdagodás és politikai befolyásszerzés – Robert Whitehead szerepe a fiumei torpedógyártás világsikerében [1823–1923]. KORALL Társadalomtörténeti folyóirat 81. 21. évfolyam. Vagyon – vagyonosodás. 78–99.

- Pelles, Márton [2020f]: A magyar kereskedelmi tengerhajózási vállalatok hajó- és áruforgalmi hálózatai [1870–1914] In: Kövér, György et al. [szerk.]: Hálózatok és hierarchia. Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 2020. Budapest, MTA BTK TTI. 487–506.
- Pelles, Márton [2020g]: A magyar szabadhajózási vállalatok hajóforgalmi statisztikái 1893–1916 között. PTE KTK Műhelytanulmányok 2020. 1–8. <https://journals.lib.pte.hu/index.php/workingpapers/article/view/3648>
- Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2018]: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története [1868–1918]. The Hungarian maritime trade history of Fiume [1868–1918]. Pécs. Pro Pannonia.
- Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2019]: Egy sikeres magyar közlekedés és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei [1868–1913]. Közlekedés- és technikatörténeti szemle 2019. 71–95.
- Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2020]: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet megszűnése. Közlekedés- és technikatörténeti szemle 2020. 292–327.
- Pelles Márton [2021]: The innovative managerial role of Jenő de Polnay as the key element to the success of the Atlantica Sea Navigation Company within the Hungarian maritime fleet (1907–1914). In: Kaposi Zoltán – Rab Virág [eds.] [2021]: Economic and Social Changes: Historical Facts, Analyses and Interpretations. Studies on Economic and Social History from Southern Transdanubia I. Working Group of Economic and Social History Regional Committee of the Hungarian Academy of Sciences in Pécs, Pécs. 138–145.

MTMT közlemény és idéző összefoglaló táblázat				
Pelles Márton adatai (2021.01.21)				
Közlemény típusok	Száma		Hivatkozások	
	Összes	Részletezve	Független	Összes
Tudományos közlemények	Összes	Részletezve	Független	Összes
I. Tudományos folyóiratcikk	<u>15</u>	---	---	---
hazai kiadású szakfolyóiratban magyar nyelven	---	<u>15</u>	<u>17</u>	<u>17</u>
II. Könyvek	<u>2</u>	---	---	---
a) Könyv, szerzőként	<u>1</u>	---	---	---
idegen nyelvű	---	<u>1</u>	<u>12</u>	<u>12</u>
b) Könyv, szerkesztőként	<u>1</u>	---	---	---
magyar nyelvű	---	<u>1</u>	---	---
III. Könyvrészlet	<u>6</u>	---	---	---
idegen nyelvű	---	0	0	0
magyar nyelvű	---	<u>6</u>	0	0
IV. Konferenciaközlemény folyóiratban vagy konferenciakötetben	<u>3</u>	---	---	---
idegen nyelvű	---	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>2</u>
magyar nyelvű	---	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>1</u>
Közlemények összesen (I.-IV.)	<u>26</u>	---	<u>32</u>	<u>32</u>
Absztrakt	<u>2</u>	---	0	0
További tudományos művek	<u>10</u>	---	<u>3</u>	<u>3</u>
Összes tudományos közlemény	<u>38</u>	---	<u>35</u>	<u>35</u>
Hirsch index	<u>3</u>	---	---	---
Ismeretterjesztő művek	<u>3</u>	---	---	---
További ismeretterjesztő művek	---	<u>3</u>	<u>2</u>	<u>2</u>
Idézők disszertációban, egyéb típusban	---	---	<u>6</u>	<u>6</u>
Összes közlemény és összes idézőik	<u>41</u>	---	<u>43</u>	<u>43</u>

7. Az értekezés témájában tartott előadásaim

Konferencia előadások:

2015	VII. Több nemzetiségű államok keletkezése és felbomlása Közép-Európában	Szeged	<i>A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság forgalma Fiumében 1893–1913 között</i>
2015	IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferencia	Pécs	<i>A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között</i>
2015	IX. Régiók a Kárpát-medencén innen és túl (Nemzetközi konferencia)	Kaposvár	<i>Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd Társaság tengeri kereskedelme Fiumében (1871–1913)</i>
2016	Tavaszi Szél Doktorandusz Konferencia 2016	Budapest	<i>A magyar-horvát parthajózási vállalataink kereskedelme (1884–1914)</i>
2016	V. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferencia	Pécs	<i>Iparosítás kikötővárosban – Fiume fejlesztése (1870–1914)</i>
2016	VIII. Nemzetközi Hungarológiai Kongresszus	Pécs	<i>Az Atlantica Tengerhajózási Rt. szerepe a magyar külkereskedelemben (1907–1914)</i>
2016	Deák Leó Emlékkonferencia	Pécs	<i>Magyarország legdélibb pontja: Fiume kereskedelem- és iparfejlesztése 1870–1913 között</i>
2016	X. Régiók a Kárpát-medencén innen és túl (Nemzetközi konferencia)	Kaposvár	<i>Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. története (1893–1913)</i>
2017	IX. Több nemzetiségű államok keletkezése és felbomlása Közép-Európában	Szeged	<i>A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. története és tengeri áruforgalma 1900–1914 között</i>
2017	XX. Tavasz Szél Konferencia	Miskolc	<i>A fiumei Kőolajfinomítógyár Rt. és a Photogen Forgalmi Rt. története (1882-1920)</i>
2017	VI. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferencia	Pécs	<i>Borkereskedőből hajótulajdonos – Giovanni Riboli fiumei kereskedelmi vállalatának története 1895–1915 között</i>
2017	XI. Régiók a Kárpát-medencén innen és túl (Nemzetközi konferencia)	Kaposvár	<i>A fiumei autonómia-törekvések gazdasági vetülete a múlt századelőn –Az Indeficienter gőzös hajó és áruforgalma 1901–1914 között</i>
2018	X. TÖBB NEMZETISÉGŰ ÁLLAMOK KELETKEZÉSE ÉS FELBOMLÁSA KÖZÉP-EURÓPÁBAN	Szeged	<i>A kivándorlás hatásai Fiume gazdasági és társadalmi rendszerére (1902–1914)</i>
2018	XIV. Pro Scientia Aranyérmesek Konferenciája	Budapest	<i>Az Atlantica Tengerhajózási Rt. szerepe a magyar külkereskedelemben (1907–1918)</i>
2019	XII. KÖZTES-EURÓPA KONFERENCIA	Szeged	<i>A modern kereskedelmi- és hadihajógyártás Fiume-Bergudiban 1892-1914</i>
2019	XI. A TÖBB NEMZETISÉGŰ ÁLLAMOKTÓL NAPJAINK GEOPOLITIKÁJÁIG	Szeged	<i>XII. KÖZTES-EURÓPA KONFERENCIA</i>

2019	XI. A TÖBB NEMZETISÉGŰ ÁLLAMOKTÓL NAPJAINK GEOPOLITIKÁJÁIG	Szeged	<i>Az Atlantica Tengerhajózási Rt története 1907–1918</i>
2020	XII. A TÖBB NEMZETISÉGŰ ÁLLAMOKTÓL NAPJAINK GEOPOLITIKÁJÁIG	Szeged	<i>A fiumei takarékpénztárak működése 1857–1918 között</i>
2020	XV. Pro Scientia Aranyérmesek Konferenciája	Győr – Online	<i>Az innovatív haditechnológiára alapozott meggazdagodás és politikai befolyásszerzés: Robert Whitehead szerepe a fiumei torpedógyártás világsikerében (1823–1923)</i>
2020	Az életet átszövő statisztika – Földrajzi környezetünk és az életünk	Óbudai Egyetem – Online	<i>A statisztikai adatgyűjtés határai és új lehetőségei a magyar kereskedelmi tengerészet példáján</i>
2020	Gazdaság- és társadalomtörténeti kutatások a Dél-Dunántúlon – Online	MTA PAB	<i>Polnay Jenő innovatív menedzseri szerepe az Atlantica Tengerhajózási Rt. üzleti sikerében (1907–1918)</i>
2021	Roska Tamás Tudományos Előadás	35. OTDK	<i>A fiumei kikötő és a tengeri gőzhajózási vállalatának szerepe Magyarország külkereskedelmében (1868-1913)</i>

További tudományos- és ismeretterjesztő előadások

2015. 09.29.	PTE KTK	Pécs	<i>Az államilag támogatott tengeri gőzhajózási vállalatának szerepe a fiumei kikötő forgalmában (1867–1913)</i>
2017. 09. 05.	Vasutazz Velünk – Admirális Fiume túra	Budapest	<i>Fiume gazdasági története 1868–1914 között</i>
2017. 09. 22.	Vasutazz Velünk – Admirális Fiume túra	Fiume	<i>Fiume gazdasági története 1868–1914 között</i>
2017. 12. 06.	A Ciszterci Rend Nagy Lajos Gimnáziuma	Pécs	<i>Fiume iparfejlesztésének és tengeri kereskedelmének története 1870-1914 között</i>
2017. 12. 08.	MTA Pécsi Székház	Pécs	<i>Fiume iparfejlesztésének rövid története (1870-1914)</i>
2018. 01. 29.	Rijekai városháza, a rijekai horvát idegenvezetők szakmai továbbképzése	Rijeka	<i>The history of Fiume's industrial and commercial developments (1870–1914)</i>
2018. 10. 01.	Siklós Városi Könyvtár	Siklós	<i>Fiume iparfejlesztésének és tengeri kereskedelmének története 1870–1914 között</i>
2018. 12. 13.	Adria Palota, Bp. Szabadság tér;	Budapest	<i>Könyvbemutatóval egybekötött palotabéjárás az Adria M. Kir. Tengerhajózási Rt. egykori székházában</i>
2018. 12. 14.	Határokon túli magyarokért alapítvány	Pécs	<i>Könyvbemutatóval egybekötött előadás Fiume fejlődéséről</i>
2019. 01. 24.	Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum	Budapest	<i>Előadással egybekötött könyvbemutató</i>
2019. 05. 09.	MTA Pécsi Székház	Pécs	<i>A magyar kereskedelmi tengerészet története (1867–1914)</i>
2019. 06. 05.	A fiumei Tengerészeti Múzeum márványterme	Rijeka	<i>Előadással egybekötött könyvbemutató</i>
2019. 10. 21.	Balassi Intézet Zágráb és Zágrábi Magyar Nagykövetség	Zágráb	<i>Előadással egybekötött könyvbemutató</i>
2019. 12. 11.	Határokon túli magyarokért alapítvány	Pécs	<i>Előadás Fiume és magyar kereskedelmi tengerészet fejlődéséről</i>